Equipo Economía y Trabajo - 18/11/2026
Fundación Nodo XXI

Otro camino era posible: el MEPCO y el "bencinazo" de 2026

Diego Pardow, Claudia Sanhueza y Fidel Bennett

EN SÍNTESIS

- El MEPCO no es un fondo, sino una regla de recaudación fiscal que posterga transitoriamente el impuesto específico a los combustibles (IEC). Cuando los precios internacionales suben, el fisco recauda menos; cuando bajan, recupera. Hoy el impuesto debería ser del orden de $110 por litro para el diesel y de $440 por litro para las bencinas.
- Frente a la guerra en Ucrania, en 2022 se usó el MEPCO con sus parámetros habituales y se elevó su techo a USD 3.000 millones. El costo fue de unos USD 2.400 millones, de los cuales cerca de USD 600 millones se recuperaron entre 2023 y 2025. El principal beneficio fue que el aumento internacional de precios tuvo poco impacto sobre las expectativas económicas: en enero de 2022 se esperaba que la economía creciera un 2,1% y hacia fin de año esa expectativa era de 2,3%.
- Frente a la guerra en Irán, en marzo de 2026 se cambiaron los parámetros del MEPCO para traspasar el alza a los consumidores. En pocas semanas, la gasolina de 93 subió cerca de $400 por litro y el diésel más de $600. El Índice de Percepción de la Economía cayó 12 puntos en un mes, mientras que el crecimiento esperado para 2026 pasó de 2,6% en enero a un 0% en noviembre.
- Desde mayo, el MEPCO se fue reponiendo y acumula un déficit de USD 1.400 millones. Junto con ello, se establecieron beneficios a sectores específicos por USD 1.300 millones, la mayor parte tras el paro de camioneros de noviembre. Sumando el MEPCO efectivamente aplicado y las concesiones sectoriales, el costo fiscal comprometido llega a unos USD 2.700 millones. Una cifra similar al costo asociado a la contención de la crisis por la guerra en Ucrania.
- Un MEPCO operando con las reglas de 2022, pero respecto de la crisis por la guerra en Irán, efectivamente habría costado cerca de USD 3.900 millones. **Pero otro camino era posible:** cambios administrativos sencillos, como una ventana de 14 días y un tope de 200 litros mensuales por patente, habrían mantenido el costo fiscal en USD 2.900 millones. Es decir, con un gasto fiscal similar podía evitarse el alza de marzo y aumentar gradualmente los combustibles a un ritmo de $15 por litro semanales, suavizando el impacto del shock externo sobre el bolsillo de los consumidores durante 2026.
- Suavizar el impacto de un shock externo, junto con proteger el bolsillo de las familias también permite ofrecer expectativas de futuro. La decisión del gobierno, el denominado "bencinazo", ha tenido un claro impacto en las expectativas económicas. Ello, a su vez, separó a Chile de las tendencias regionales, con un estancamiento del crecimiento, un aumento de la inflación y una importante destrucción de empleos. Finalmente, una decisión sectorial sobre los precios de los combustibles, impactó negativamente en el costo de la vida y el bolsillo de las personas.

1. El MEPCO y su forma de funcionamiento

El Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO) existe desde 2014 (Ley 20.765). Y pese a lo que suele decirse, no es un fondo. Es una regla para modificar transitoriamente la recaudación fiscal mediante el impuesto específico a los combustibles (IEC). A diferencia del IVA, que se fija como un porcentaje del precio, el IEC tiene un componente base fijo por litro. El MEPCO le suma o le resta un componente variable. Cuando los precios internacionales suben, el componente variable baja y el fisco recauda menos. Cuando los precios internacionales bajan, el componente variable sube y el fisco recupera. Así, el precio que pagan los consumidores se mueve más lento que el precio internacional, pero termina convergiendo con el mercado.

La regla tiene unas pocas piezas (Tabla 1). La principal es el ajuste máximo: cuánto puede moverse el precio en cada período. Hasta 2022, el precio podía variar cada semana hasta un 0,8% del precio base de la gasolina de 93. Desde 2023 (Ley 21.537), puede variar cada 21 días hasta un 2,4%, y el diésel usa su propio precio base. La segunda pieza es un techo de costo fiscal: al superarlo, el componente variable converge a cero en un plazo de hasta doce semanas. En 2022, como una manera de responder a la crisis por la guerra en Ucrania, ese techo se elevó a USD 3.000 millones acumulados desde 2014. Luego, en 2023, y una vez que la crisis comenzó a atenuarse, el techo se

Tabla 1. Reglas del MEPCO, 2022–2026

	2022	2023–2025	2026
Frecuencia de ajuste	Semanal	Cada 21 días	Cada 21 días
Ajuste máximo del precio	0,8% semanal del precio base de la gasolina 93 (todos los combustibles)	2,4% por período; el diésel usa su propio precio base	2,4% por período (sin cambio legal)
Equivalente aproximado en diésel	~$10 por semana	~$30 cada 21 días	~$30 cada 21 días
Techo de costo fiscal	USD 3.000 millones acumulados desde 2014	USD 1.500 millones acumulados desde el 1 de enero de 2023	USD 1.500 millones acumulados desde el 1 de enero de 2023
Al superar el techo	Convergencia a cero en hasta 12 semanas	Convergencia a cero en hasta 12 semanas	Convergencia a cero en hasta 12 semanas
Semanas para el precio de paridad	Fijadas por decreto (entre 1 y 4)	2 semanas	4 semanas, desde el 26 de marzo
Banda de referencia	±5% del precio de referencia intermedio	±5% del precio de referencia intermedio	±5% del precio de referencia intermedio
Norma	Ley 20.765	Ley 21.537	Ley 21.537 y D. Ex. 103/2026 de Hacienda

Notas: El precio de referencia intermedio se calcula con parámetros (n, m, s y peso de futuros) que fija el Ministerio de Energía por decreto; si el precio de paridad más el componente variable sale de la banda de ±5%, la banda prevalece sobre el ajuste máximo (art. 3).
Fuente: elaboración propia con Ley 20.765 y sus modificaciones, y D. Ex. 103/2026 de Hacienda (BCN); informes MEPCO de la CNE.

redujo a USD 1.500 millones acumulados desde el 1 de enero de ese año.

Hay, además, dos parámetros que se fijan por decreto. El Ministerio de Hacienda define cuántas semanas de precios internacionales se promedian para calcular el precio de paridad. El Ministerio de Energía define una banda de referencia de ±5% en torno a ese precio, que prevalece sobre el ajuste máximo. Son parámetros pensados como ajustes técnicos. Pero, como veremos, son los que permitieron en 2026 desactivar el MEPCO sin modificar la ley.

Por último, el costo fiscal del MEPCO no es un gasto definitivo, sino una postergación de recaudación. Lo que se deja de recaudar cuando los precios suben se recupera, al menos en parte, cuando éstos bajan. Si eso ocurre o no, depende de la trayectoria de los precios internacionales y de la duración del shock.

2. Respuesta a la guerra en Ucrania con MEPCO

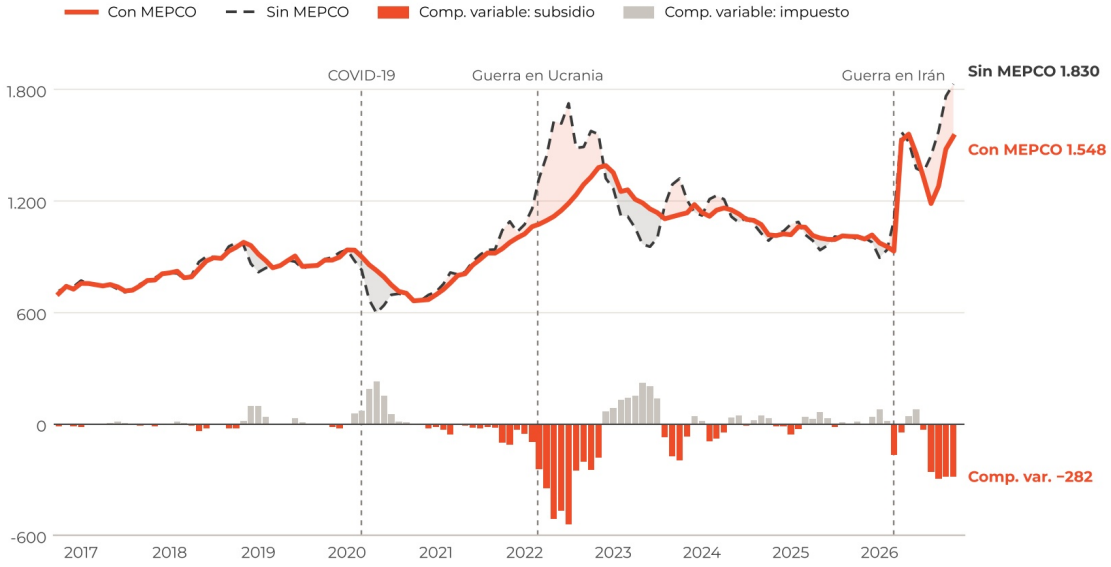
La invasión rusa a Ucrania, a fines de febrero de 2022, disparó los precios internacionales del petróleo y, sobre todo, del diésel. ¿Qué tan intenso fue ese shock? Una forma de medirlo es mirar el precio que habría tenido el diésel sin estabilización, que sigue de cerca al precio internacional. En febrero de 2022, ese precio era de unos $890 por litro. Dos meses después, en abril, había subido cerca de un 30%. Siguió subiendo en las semanas siguientes hasta alcanzar los $1.420 por litro en el mes de julio. Esto es, casi un 60% de aumento en 20 semanas. En pesos de hoy, el máximo que hubiera alcanzado el diesel en 2022 equivaldría a unos $1.730 por litro.

Chile enfrentó ese shock con el MEPCO funcionando con sus parámetros habituales. El precio interno siguió subiendo, pero poco a poco: unos $10 pesos por semana. A mediados de 2022, el componente variable llegaba a rebajar el diésel en más de $400 por litro respecto de lo que habría costado sin estabilización (Gráfico 1). Para ello, el Congreso elevó el techo de costo fiscal a USD 3.000 millones. De lo contrario, el mecanismo habría tenido que converger a cero en plena alza, que es justamente cuando más se necesita. Según el Observatorio del Contexto Económico de la UDP (OCEC), el costo del MEPCO en 2022 fue de unos USD 2.400 millones. Cuando los precios internacionales cedieron, el mecanismo empezó a recuperar: entre 2023 y 2025 se recaudaron cerca de USD 600 millones por sobre el componente base.

Nada de esto fue una excentricidad chilena. Según el Banco Mundial, cerca del 85% de los países adoptó alguna forma de contención de precios de los combustibles frente a la crisis de 2022: rebajas

Gráfico 1. Precio real del diésel con y sin MEPCO, 2016–2026

Pesos por litro de septiembre de 2026, promedio mensual RM; barras: componente variable del impuesto específico.



de impuestos, subsidios directos o congelamientos. El mismo informe muestra que los países que lograron desmontar esas medidas fueron los que explicaron desde el comienzo que eran transitorias, cuánto costaban y cuándo terminarían. La experiencia de 2022 también dejó lecciones. A comienzos de 2023, la Ley 21.537 modificó la regla: ajustes cada 21 días en lugar de semanales (2,4% cada vez, lo mismo que tres ajustes semanales de 0,8%), un precio base propio para el diésel y un techo de USD 1.500 millones. La idea era que el mecanismo siguiera amortiguando los shocks, pero que convergiera más rápido y costara menos.

3. Respuesta a la guerra en Irán sin MEPCO

El conflicto en Irán, iniciado a fines de febrero de 2026, produjo un shock de magnitud parecida al de 2022, con el diésel otra vez a la cabeza. En febrero de 2026, el precio del diésel sin estabilización era de unos $910 por litro. Dos meses después, en abril, había subido un 70%, y en septiembre hubiera alcanzado los $1.580 por litro, casi un 75% por sobre el nivel de febrero. En pesos de hoy, el máximo de 2026 es algo menor que el de 2022 ($1.580 frente a $1.730 por litro), **pero la subida fue mucho más concentrada:** lo que en 2022 tomó cinco meses, en 2026 ocurrió en dos.

El nuevo gobierno, que asumió el 11 de marzo, optó por un camino sin estabilización. A fines de marzo, un decreto de Hacienda (DE. 103/2026) extendió a cuatro semanas el período para calcular el precio de paridad, y se modificaron los parámetros de la banda de referencia. Sin tocar la ley, el MEPCO dejó de amortiguar el alza y la traspasó íntegramente a los consumidores. En pocas semanas, la gasolina de 93 subió cerca de $400 por litro y el diésel más de $600. La decisión se justificó de varias maneras. Primero, en que no había caja para financiar el MEPCO, lo que no tiene mucho sentido para un mecanismo que no es un fondo, sino una postergación de impuestos. Después, en que su costo fiscal sería demasiado alto y en que se trataba de un subsidio regresivo. Son argumentos atendibles, pero que de ninguna manera obligaban a elegir entre subsidiarlo todo o hacer nada.

Esta alza tuvo consecuencias sobre las expectativas. Entre marzo y abril, la percepción de la situación económica actual del país que mide el Banco Central cayó 12 puntos, de 43,9 a 31,6. Es la mayor caída mensual de una serie que se mide desde principios de siglo. La percepción de la situación personal cayó 6 puntos en el mismo mes, y ninguna de las dos se ha recuperado desde entonces (Gráfico 2). Algo similar ocurrió con las proyecciones sobre crecimiento económico. En febrero, los economistas que responden la Encuesta de Expectativas Económicas esperaban que el PIB creciera 2,6% en 2026. A partir de abril, esa expectativa empezó a caer y en noviembre llegó a 0% (Gráfico 3). Obviamente, el alza de los combustibles no es la única explicación. También pesan la menor producción minera y la debilidad del gasto interno. Pero el propio Banco Central, en su IPoM de septiembre, mencionó expresamente el alza de los combustibles entre los factores que golpean los ingresos y las expectativas.

Gráfico 2. Percepción de la situación económica (IPEC), 2022–2026

Subíndices del IPEC, puntos (0 a 100). Mensual, enero 2022 a octubre 2026.

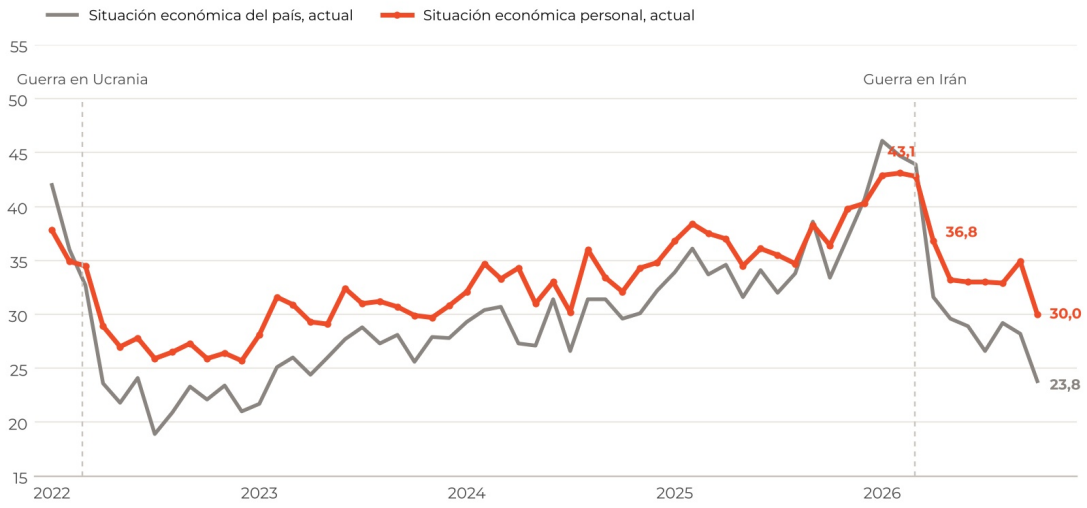


Gráfico 3. Crecimiento esperado del PIB para 2026

Mediana de la Encuesta de Expectativas Económicas (EEE), %. Encuestas de enero 2024 a noviembre 2026.

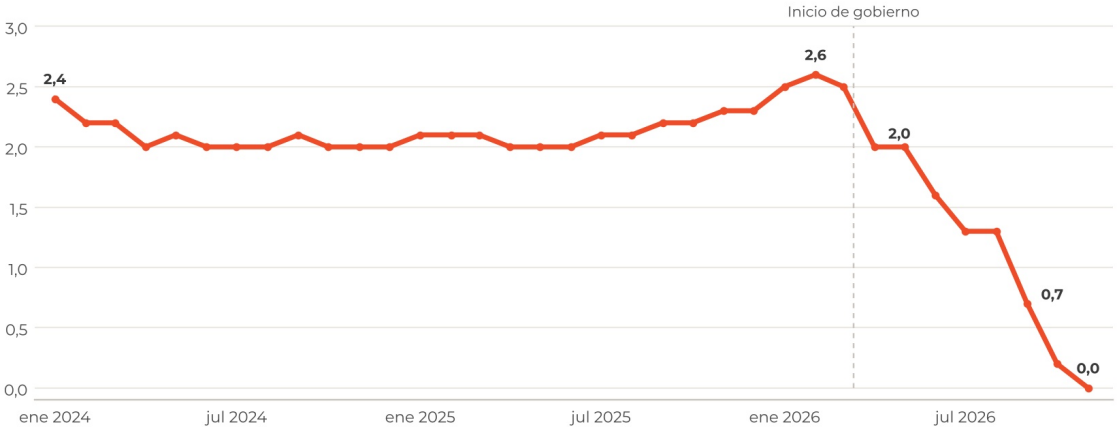
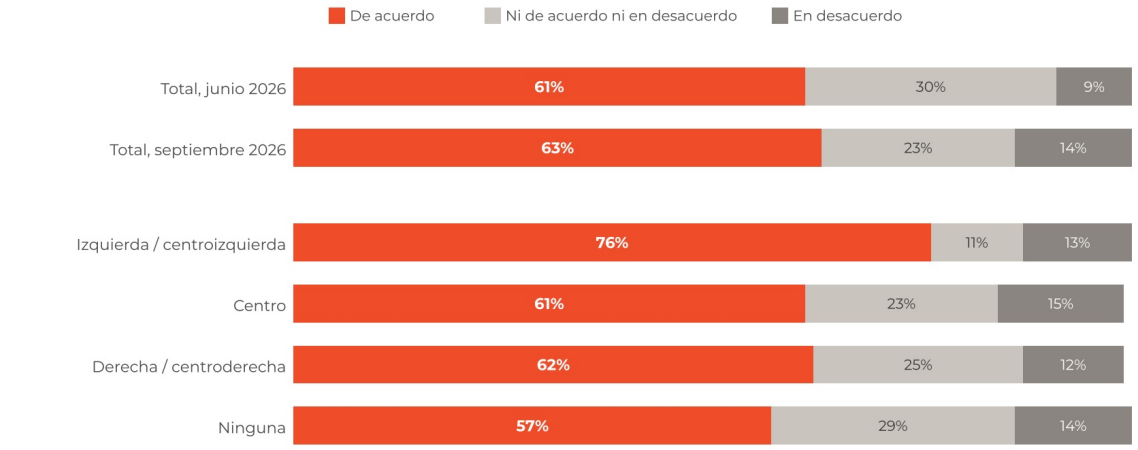


Gráfico 4. Apoyo a restituir el MEPCO

"Restituir el MEPCO para estabilizar los precios de la bencina y combustibles a pesar de que implique un mayor costo para el fisco".



Fuente: Fundación Nodo XXI, encuesta Chile Actual (junio y septiembre de 2026). Por posición política, medición de septiembre.

4. Reposición del MEPCO y concesiones sectoriales

El camino elegido en marzo no duró mucho. A comienzos de mayo, tras dos meses de alzas y con la aprobación del gobierno erosionándose, se volvió a intervenir el MEPCO con una nueva fórmula de cálculo, que congeló las gasolinas y redujo el diésel. Desde entonces, los parámetros han cambiado varias veces: en ocasiones de manera más agresiva y otras menos. A veces para todos los combustibles de manera pareja, y en otras solo para algunos. Cuando varios senadores pidieron reponer el MEPCO en junio, el Ministro de Hacienda respondió que nunca se había retirado. No es raro, entonces, que la encuesta Chile Actual de Nodo XXI muestre que una amplia mayoría apoya restituir algo que, según el propio gobierno, nunca se fue. Esta amplia mayoría incluye un 62% de quienes se declaran de derecha o centroderecha (Gráfico 4).

El MEPCO repuesto no fue barato. Según Hacienda, entre marzo y noviembre el mecanismo tuvo un costo de USD 1.422 millones. Su distribución en el tiempo muestra bien el vaivén. Con los componentes variables que publica el SII y los volúmenes de venta, se estima que en marzo, antes del cambio de parámetros, el costo fue de unos USD 190 millones. Entre abril y junio fue prácticamente nulo; en junio, incluso, el fisco recaudó más de lo normal. Desde julio, con el MEPCO de vuelta en funcionamiento, el costo se aceleró: unos USD 1.240 millones entre julio y el 12 de noviembre, tres cuartas partes de ellos en diésel. Es decir, casi todo el costo del MEPCO en 2026 se concentra en los meses posteriores a su reposición, cuando el alza ya se había traspasado a los consumidores.

En paralelo se fueron acumulando medidas sectoriales, pensadas inicialmente para sustituir al MEPCO, pero que luego siguieron vigentes como complementos (Tabla 2). En marzo se congelaron las tarifas del transporte público, se hizo un aporte al Fondo de Estabilización de Precios de la Parafina (FEPP) y se creó un bono para taxis y colectivos. Después vino un bono para pescadores artesanales, luego un cupón de gas licuado para el 80% de los hogares más vulnerables y la extensión de los bonos hasta diciembre. **Hasta el pasado 12 de noviembre, estas medidas sumaban unos USD 476 millones**.

El paro de camioneros de noviembre agregó un segundo bloque. El proyecto de ley que se acordó con los gremios movilizados (Boletín N°18.885-05) congeló las gasolinas al precio del 5 de noviembre y fijó el diésel $100 por litro por debajo de ese precio, hasta el 7 de abril de 2027. Mientras rige, además, dejará sin efecto el techo de costo fiscal del MEPCO. A eso se suman un mayor reintegro del impuesto específico al transporte de carga, un mayor reintegro de peajes y un crédito tributario para los buses. Según su informe financiero, el costo es de unos USD 842 millones, concentrado en 2027.

En total, las medidas sectoriales llegan a USD 1.318 millones. Es una cifra cercana a lo que se gastó en el propio MEPCO entre marzo y noviembre (USD 1.422 millones, según Hacienda). **Pero, a diferencia del MEPCO, estas medidas no se asignaron con una regla, sino según la capacidad de presión de cada sector.**

Tabla 2. Medidas sectoriales asociadas al alza de los combustibles, 2026–2027

Fecha	Medida	USD MM	Fuente
Mar 2026	Congelamiento de tarifas del transporte público (RM) y subsidio espejo en regiones	120	Gobierno (anuncio)
Mar 2026	Aporte al FEPP para contener el precio de la parafina	55	IF N°74
Mar 2026	Bono combustible taxis y colectivos, abril–septiembre	59	IF N°74
Mar 2026	Menor crédito del impuesto específico a no transportistas (mayor recaudación)	−128	IF N°74
May 2026	Bono combustible pescadores artesanales	6	Gobierno (anuncio)
Jun 2026	Cupón de gas licuado ($27.000, 80% de hogares más vulnerables)	205	Gobierno (anuncio)
Sep 2026	Extensión de bonos taxis, transporte escolar y pescadores, octubre–diciembre	31	IF N°234
	Subtotal al 12 de noviembre (sin recaudación compensatoria)	**476**	
Nov 2026	Límite de precios hasta el 7 de abril de 2027: gasolinas al precio del 5 de noviembre y diésel $100 por debajo de ese precio	740	IF N°273
Nov 2026	Mayor reintegro del impuesto específico al transporte de carga (90%, 65% o 50% según ventas), 2027	65	IF N°273
Nov 2026	Reintegro de peajes al transporte de pasajeros rural, interurbano e internacional, de 35% a 70%	27	IF N°273
Nov 2026	Crédito del impuesto específico a buses rurales, interurbanos e internacionales, 2027	10	IF N°273
	Subtotal acuerdo con camioneros	**842**	
	Total medidas sectoriales	**1.318**	
Sep 2026	Capitalización del Fogape (operación bajo la línea, no afecta patrimonio neto)	(310)	IF N°234

Notas: Montos en millones de dólares, convertidos a $975 por dólar. El cupón de gas corresponde al monto presupuestado; el canje efectivo fue menor (más de 5 millones de hogares). El acuerdo con camioneros corresponde a la indicación sustitutiva al Boletín N°18.885-05 (IF N°273, $820.587 millones de 2026), con vigencia desde el 19 de noviembre y costo concentrado en 2027. Fuente: elaboración propia con informes financieros de Dipres y anuncios del Gobierno.

5. Otro camino era posible

Para saber si la decisión de marzo efectivamente ahorró recursos, hay que compararla con las alternativas que había disponibles. Se consideran cuatro escenarios:

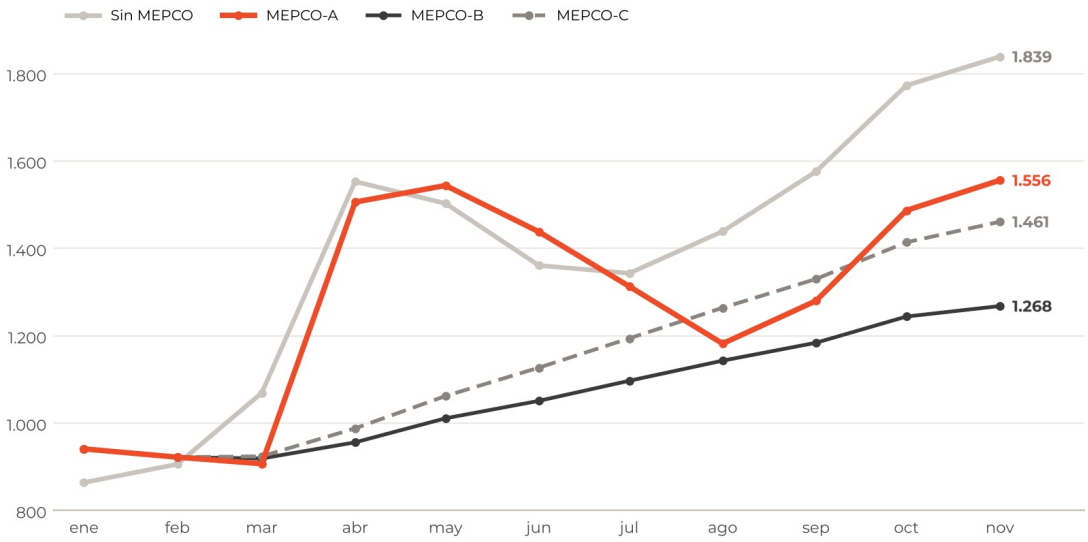
- **Sin MEPCO:** el precio interno sigue al precio internacional, sin estabilización.
- **MEPCO-A:** lo que efectivamente ocurrió en 2026, más las medidas sectoriales.
- **MEPCO-B:** el MEPCO con las reglas de 2022, es decir, con ajustes cada 21 días y sin que el techo de costo fiscal llegue a ser vinculante.
- **MEPCO-C:** las reglas de 2022 con dos correcciones administrativas sencillas. Primero, una ventana de 14 días para calcular el precio de paridad que permite aumentar la velocidad de convergencia con los precios de mercado. Segundo, un límite de consumo mensual subsidiado como el que se comenzó a implementar en países asiáticos durante la respuesta a esta crisis. En particular, asumimos un límite de 200 litros mensuales por patente, para la estabilización de la gasolina y el diésel liviano de uso domiciliario y comercial. El transporte y la industria quedan sin tope.

Con las reglas de 2022, el alza de marzo habría sido de unos $24 por litro en el diésel, en vez de los $580 que efectivamente subió (Gráfico 5). En noviembre, el diésel estaría en torno a $1.270 por litro con MEPCO-B y a $1.460 con MEPCO-C, frente a los $1.556 de la realidad y los $1.839 que habría costado sin estabilización.

El costo fiscal se resume en la Tabla 3. El MEPCO de 2022 sin correcciones habría costado unos USD 3.940 millones, USD 1.200 millones más que lo que efectivamente se gastó. **Ese es, más o menos, el ahorro que invoca el gobierno**. Pero con las dos correcciones de MEPCO-C, el costo baja a unos USD 2.900 millones. La diferencia con lo que efectivamente

Gráfico 5. Precio nominal del diésel en cuatro escenarios, 2026

Pesos por litro, nominales, promedio mensual. MEPCO-B y MEPCO-C simulados desde el 5 de marzo.



ocurrió, sumando el MEPCO y las medidas sectoriales, es de apenas USD 160 millones. En los escenarios B y C no se suman beneficios a sectores específicos, porque es razonable asumir que sin el alza de marzo no había un conflicto social abierto que contener.

Hay que tomar estas cifras con cautela. Las simulaciones usan volúmenes calibrados con las cifras de Hacienda y del OCEC, y la comparación considera los compromisos fiscales conocidos a noviembre de 2026. Ambas alternativas seguirían generando costos en 2027, y su magnitud depende de la evolución de los precios internacionales. **Pero el orden de magnitud es claro: por un costo fiscal parecido, el país pudo haberse ahorrado el alza de marzo, la caída de las expectativas y el paro de noviembre**.

Reflexiones finales

El gobierno ha defendido su manejo del MEPCO con un argumento sencillo: si se hubieran usado los parámetros habituales, hoy tendríamos precios parecidos y habríamos gastado cerca de dos mil millones de dólares más. En la superficie, el argumento es correcto. Pero compara la realidad con una sola alternativa, la más cara, y deja fuera de la cuenta las concesiones que hubo que hacer después.

La lección de 2026 no es que el MEPCO deba usarse siempre y sin límites. Es que **un instrumento de estabilización funciona porque es previsible**. Cuando sus parámetros cambian tantas veces y sin explicaciones claras, lo que se termina erosionando es la confianza en la regla. Y cuando la regla deja de funcionar, la estabilización no desaparece: se negocia sector por sector, con quien tenga más capacidad de presión. Entre subsidiarlo todo y no subsidiar nada había un camino del medio bastante ancho. Ajustar el MEPCO, focalizar y explicar desde el comienzo cuánto costaría y cuándo terminaría.

Las políticas públicas, además, van mejorando. El MEPCO de 2014 no es el mismo que el de 2023, y la crisis de 2026 dejó lecciones que permitían corregirlo otra vez. La evidencia comparada muestra que los topes de consumo, aunque agregan algo de complejidad administrativa, tienen una virtud importante. Generan un sistema dual: la mayoría de los consumidores recibe un precio estabilizado para su consumo habitual, pero en el margen sigue enfrentando el precio internacional. En Malasia, donde se implementó un tope de consumo a finales de 2025, nueve de cada diez usuarios consumen menos de 200 litros mensuales, y el ajuste recayó sobre la parte de la población que más consume. El precio internacional no se invisibiliza del todo y sigue funcionando como señal, que es precisamente la principal crítica que se le hace a los subsidios generales.

Amortiguar el impacto de un shock externo, además de proteger el bolsillo de la ciudadanía, permite ofrecer expectativas de futuro y dar certezas de lo que viene. El “bencinazo” tuvo un claro impacto en las expectativas económicas, y ese deterioro ha ido separando a Chile de las tendencias regionales: hoy existe un estancamiento del crecimiento, aumento de la inflación y una importante destrucción de empleos.

Tabla 3. Costo fiscal y precio del diésel en cuatro escenarios

	Sin MEPCO	MEPCO-A	MEPCO-B	MEPCO-C
Alza del diésel en marzo ($/L)	600	580	24	23
Diésel en noviembre, promedio ($/L nominal)	1.839	1.556	1.268	1.461
Costo MEPCO (USD millones)	0	1.422	3.940	2.900
Medidas sectoriales (USD millones)	0	1.318	0	0
Costo fiscal total (USD millones)	**0**	**2.740**	**3.940**	**2.900**
Diferencia con MEPCO-A (USD millones)	—	—	**1.200**	**160**

Notas: Costo MEPCO al 12 de noviembre de 2026. MEPCO-A: cifra de Hacienda (marzo–noviembre). MEPCO-B y MEPCO-C: simulación con volúmenes calibrados, contrastada con OCEC-UDP (agosto 2026). Precios del diésel: promedio nominal de noviembre. Medidas sectoriales solo en MEPCO-A (Tabla 2, incluye IF N°273). La comparación considera los compromisos fiscales conocidos a noviembre de 2026; ambas alternativas seguirían generando costos en 2027, cuya magnitud depende de la evolución de los precios internacionales. MEPCO-C: ventana de 14 días y tope de 200 L/mes por patente para gasolina y diésel liviano de uso domiciliario y comercial; transporte e industria sin tope.

Nuestro estudio sobre empleo, muestra que en el segundo trimestre de 2026 cayó el número anual de ocupados por primera vez desde la pandemia. La desocupación llegó a 9,5% y los asalariados privados disminuyeron en 136 mil. La inflación en 12 meses, por su parte, subió desde 2,4% en febrero a 4,5% en octubre, muy por encima de la meta del Banco Central. Así, una decisión sectorial sobre los precios de los combustibles termina impactando negativamente el costo de la vida y el bolsillo de las familias mucho más allá del surtidor.

Por último, cuando se deja que las cosas escalen, las políticas pierden su capacidad de operar con gradualidad y mejorar progresivamente. Un mecanismo que se ajusta de a poco puede corregirse sobre la marcha. Un conflicto abierto, en cambio, se resuelve con lo que esté sobre la mesa en ese momento. Hoy, la discusión ya no es sobre los parámetros del MEPCO, sino sobre eliminar el impuesto específico, o incluso subsidiar los combustibles de manera permanente. Este es un problema político cuyo costo fiscal futuro es difícil de dimensionar, y que probablemente sea bastante mayor que los USD 160 millones que separaban la decisión de marzo de un camino más gradual.

Fuentes

- Banco Central de Chile: Índice de Percepción de la Economía (IPEC), Encuesta de Expectativas Económicas e Informe de Política Monetaria de septiembre de 2026.
- Akcura, Elcin (2025). *Global Stock-Take of Fuel Subsidies and Pricing Policies*. Policy Research Working Paper 11154. Washington, DC: Banco Mundial https://documents1.worldbank.org/curated/en/099216406262514580/pdf/IDU-92a42c9f-626f-4ae2-97ef-73da307f8ced.pdf
- Cheng, Xiang (2026). "When the Price Is Fixed, the Quota Becomes the Adjustment Margin: Malaysia's BUDI95 Fuel Subsidy and Its Disclosed Consumption Statistics". Working paper, Graduate School of Energy Science, Kyoto University. SSRN 7442383 https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=7442383
- Ministry of Finance Malaysia (2026). "Subsidies under RON95, Budi Diesel hit RM4 bln monthly – MOF", 26 de marzo https://mof.gov.my/portal/en/news/press-citations/subsidies-under-ron95-budi-diesel-hit-rm4-bln-monthly-mof
- Dirección de Presupuestos: informes financieros N°74, N°234, N°270 y N°273 de 2026.
- Ley 20.765, Ley 21.537 y Decreto Exento N°103 de 2026 del Ministerio de Hacienda.
- Observatorio del Contexto Económico, UDP: "Operación del MEPCO en 2026 y sus implicaciones fiscales". https://ocec.udp.cl/proyecto/brujula-macroeconomica-n43-operacion-del-mepco-en-2026-y-sus-implicaciones-fiscales/
- Servicio de Impuestos Internos: componente variable del impuesto específico a los combustibles.
- Fundación Nodo XXI: Encuesta Chile Actual. https://www.nodoxxi.cl/estudios/encuesta-chile-actual-cae-aprobacion-del-presidente-kast-a-un-245-y-un-cuarto-del-electorado-de-segunda-vuelta-se-arrepiente-de-su-voto/
- Fundación Nodo XXI, Equipo Economía y Trabajo: Minuta de coyuntura Empleo, trimestre julio-agosto-septiembre de 2026. https://www.nodoxxi.cl/investigacion/desempleados-superan-el-millon-de-personas-por-primera-vez-desde-la-pandemia/
- Fundación Nodo XXI: Costo de la vida: inflación y salarios, octubre de 2026 (6 de noviembre de 2026). https://www.nodoxxi.cl/portada/costo-de-la-vida-inflacion-y-salarios-octubre/